



**ANALISIS PENGARUH SISTEM *INNOVATION*  
*CHALLENGE CREATION* DALAM PROSES *RELEASE*  
*BILL OF LADING* DI PT. SAMUDERA AGENCIES  
INDONESIA**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**RADITYA WISNU PERBAWA**

**NIT. 531611306240 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
2020**



**ANALISIS PENGARUH SISTEM *INNOVATION*  
*CHALLENGE CREATION* DALAM PROSES *RELEASE*  
*BILL OF LADING* DI PT. SAMUDERA AGENCIES  
INDONESIA**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**RADITYA WISNU PERBAWA**

**NIT. 531611306240 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
2020**



HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PENGARUH SISTEM *INNOVATION CHALLENGE CREATION*  
DALAM PROSES *RELEASE BILL OF LADING* DI PT. SAMUDERA  
AGENCIES INDONESIA

Disusun Oleh


RADITYA WISNU PERBAWA  
NIT. 531611306240 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan


Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang 24 Agustus 2020

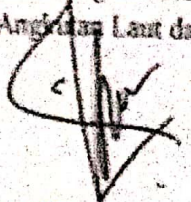
Dosen Pembimbing  
Materi

  
OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing  
Metodologi dan Penulisan

  
RIA HERMINA SARI, SS., M.Sc  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19810413 200604 2 002

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

  
NUR ROHMAH, SE., MM  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19730318 200312 2 001



## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **"ANALIS PENGARUH SISTEM INNOVATION CHALLENGE CREATION DALAM PROSES RELEASE BILL OF LADING DI PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA"** Karya,




Nama : RADITYA WISNU PERBAWA

NIT : 531611306240 K


Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, ~~Senin~~....., tanggal 24 Agustus 2020.....

Semarang, 24 Agustus 2020

Penguji I	Penguji II	Penguji III
		
<u>Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc</u>	<u>OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.</u>	<u>Capt. ALI IMRAN R. TONGA, MM, M.Mar</u>
Pembina Tk. I (IV/b)	Penata Tk. I (III/d)	Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001	NIP. 19781024 200212 2 002	NIP. 19570427 199603 1 001

Mengetahui  
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

  
Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001



## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : RADITYA WISNU PERBAWA

NIT : 531611306240 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "**ANALISIS PENGARUH SISTEM INNOVATION CHALLENGE CREATION DALAM PROSES RELEASE BILL OF LADING DI PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA**" adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 24 Agustus 2020

Yang menyatakan,



**RADITYA WISNU PERBAWA**  
NIT. 531611306240 K



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Pengaruh Sistem *Innovation Challenge Creation* Dalam Proses *Release Bill Of Lading* Di PT. Samudera Agencies Indonesia”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) Program Diploma IV (D.IV), di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Ibu Ria Hermina Sari, SS., M.Sc selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.



5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).
7. Seluruh Pegawai PT. Samudera Agencies Indonesia, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang 24 Agustus 2020

Penulis



**RADITYA WISNU PERBAWA**

NIT. 531611306240 K



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	3
1.4 Manfaat Penelitian .....	4
1.5 Sistematika Penulisan .....	5
<b>BAB II. LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Tinjauan Pustaka .....	7
2.2 Kerangka Pikir .....	17
<b>BAB III. METODE PENELITIAN</b>	



3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian .....	18
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian .....	19
3.3 Sumber Data Penelitian.....	20
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	22
3.5 Teknik Keabsahan Data .....	25
3.6 Teknik Analisis Data.....	26
 BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum .....	29
4.2 Hasil Penelitian.....	35
4.3 Pembahasan Masalah.....	38
 BAB V. PENUTUP	
5.1 Simpulan .....	53
5.2 Saran.....	54
 DAFTAR PUSTAKA	
 LAMPIRAN	
 DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

## ABSTRAK

**Raditya Wisnu Perbawa**, 2020, NIT: 531611306240 K, “*Analisis Pengaruh Sistem Innovation Challenge Creation Dalam Proses Release Bill Of Lading Di PT. Samudera Agencies Indonesia*”, Skripsi, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II: Ria Hermina Sari, SS., M.Sc

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk: (1) menganalisa bagaimana penerapan sistem ICC dalam proses *release bill of lading*, (2) faktor yang menghambat proses *release bill of lading*, (3) upaya untuk meningkatkan sistem ICC dalam memperlancar proses *release bill of lading*.

Data yang diperoleh dianalisis secara deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi berupa foto-foto dokumen *bill of lading*, dan sistem ICC (*Innovation Challenge Creation*) di PT. Samudera Agencies Indonesia.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, penerapan penggunaan sistem ICC dapat memperlancar proses *release bill of lading* serta meningkatkan kualitas pelayanan terhadap *customer* agar lebih efisien. Faktor yang mempengaruhi sistem ICC dalam proses *release bill of lading* utamanya adalah kecakapan dari operator sistem dalam hal berkomunikasi, serta kurangnya pemahaman penggunaan sistem ICC bagi karyawan yang baru dalam pengoperasian. Upaya yang dilakukan perusahaan PT. Samudera Agencies Indonesia dalam meningkatkan sistem ICC dalam proses *release bill of lading* adalah dengan melakukan konfirmasi setiap bulan ke pihak *owner* terkait pembaruan sistem ICC serta pengecekan perangkat pendukung ICC dan pergantian *password id* untuk mengantisipasi serangan *cyber*.

**Kata Kunci :** *Release, Bill Of Lading, Sistem*



## **ABSTRACT**

**Raditya Wisnu Perbawa**, 2020, NIT: 531611306240 K, *"Analysis of the Effects of Innovation Challenge Creation System in the Bill of Lading Release Process at PT. Samudera Agencies Indonesia "*, Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1<sup>st</sup> Advisor : Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., 2<sup>nd</sup> Supervisor : Ria Hermina Sari, SS., M.Sc

*The purpose of this research is to: (1) analyze how the application of the ICC system in the release of bill of lading process, (2) factors that inhibit the release of bill of lading process, (3) efforts to improve the ICC system in streamlining the release of the bill of lading process.*

*The data obtained were analyzed descriptively qualitatively with data collection techniques conducted by observation, interviews, literature studies, and documentation in the form of photographs of bill of lading documents, and the ICC (Innovation Challenge Creation) system at PT. Samudera Agencies Indonesia.*

*The results showed that the application of the use of the ICC system could facilitate the release of the bill of lading process and improve the quality of service to customers to be more efficient. The factors that influence the ICC system in the release of bill of lading process are mainly the ability of the system operator in terms of communication, as well as the lack of understanding of the use of the ICC system for new employees in operation. The efforts made by the company PT. Samudera Agencies Indonesia in improving the ICC system in the release of bill of lading process is to make monthly confirmation to the owner regarding the renewal of the ICC system as well as checking ICC support devices and changing password id to anticipate cyber attacks.*

**Keywords:** Release, Bill of Lading, System

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Sistem ICC .....	13
Gambar 2.2	Sistem ICC.....	14
Gambar 2.3	Sistem ICC .....	14
Gambar 2.4	Sistem ICC .....	15
Gambar 2.5	Proses <i>Release B/L</i> .....	16
Gambar 2.6	Kerangka Pikir Penelitian .....	17
Gambar 4.1	Bagan Struktur Organisasi.....	30
Gambar 4.2	Sistem ICC .....	39
Gambar 4.3	Dokumen B/L <i>Sea Waybill</i> .....	41
Gambar 4.4	Dokumen B/L <i>Original</i> .....	43
Gambar 4.5	Dokumen <i>konosemen</i> atau Kontrak Perjanjian.....	44
Gambar 4.6	Dokumen Tambahan B/L <i>Copy Non-Negotiable</i> .....	45
Gambar 4.7	Dokumen B/L <i>Telex/Surrender Notice</i> .....	46
Gambar 4.8	B/L <i>Body Original</i> yang salah.....	47
Gambar 4.9	B/L <i>Body Original</i> yang benar.....	48
Gambar 4.10	Ringkasan Kesalahan <i>Input Data</i> ke Sistem ICC.....	49



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Hasil wawancara
Lampiran	02	Dokumen B/L
Lampiran	03	Gambar Sistem ICC



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Menurut Syarif (2009:57) sistem informasi merupakan gabungan prosedur organisasi yang ada pada saat dilaksanakan yang memberikan informasi untuk mengambil dan mengendalikan informasi. ICC (*Innovation Challenge Creation*) adalah suatu sistem berbasis komputer yang ada di PT. Samudera Agencies Indonesia menggunakan model aplikasi atau *database* khusus untuk membantu proses dalam kegiatan proses ekspor impor.

Sistem informasi di era yang modern sekarang sangat berkembang pesat. Lonjakan perkembangan sistem informasi ini membantu kemudahan dalam bekerja. Sebagai contoh aplikasi web yang merupakan sistem yang mudah dikembangkan. Sistem aplikasi ini selain menampilkan informasi didapat juga digunakan untuk menyimpan rekaman data yang dikerjakan pada waktu 1 (satu) hari yang lalu. Sehingga sistem menampilkan informasi yang sedang dijalankan.

Di dunia pelayaran penggunaan sistem informasi sangat banyak, namun masih ada yang belum memanfaatkan sistem informasi untuk membantu pekerjaan. Oleh karenanya, Penulis tertarik untuk membahas mengenai bagaimana suatu sistem aplikasi yang dimiliki oleh PT. Samudera Agencies Indonesia-KMTC Division yaitu ICC (*Innovation Challenge Creation*) yang mempermudah dalam *release bill of lading*.



Sistem ICC ini hanya dimiliki oleh pihak cabang sendiri dan langsung terhubung oleh *owner* di Korea. Hal ini mempermudah para karyawan perusahaan dalam berkomunikasi dengan pihak Korea mengenai semua kesalahan pengajuan ataupun kesalahan dalam sistemnya sendiri.

PT. Samudera Agencies Indonesia-KMTC Division merupakan suatu perusahaan cabang milik PT. Samudera Indonesia yang berpusat di Jl. Letjen S. Parman Kav. 35, Jakarta 11480, Indonesia. Ada beberapa cabang yang tersebar luas di seluruh Indonesia, hingga ketentuan dari kantor pusat membuat sebuah perkumpulan yaitu Samudera Indonesia Group. Tidak semua perusahaan pelayaran mempunyai sistem yang sama dalam menunjang kegiatan dalam bekerja. Sistem ini sudah dilengkapi dengan beberapa fasilitas yaitu peranan tersendiri seperti *Booking Container*, *Delivery Order*, *Billing/Receipt*, *Submit Manifes (in-outward manifest)*, *Shipping Request (S/R, C/A)*.

*Bill of lading (B/L)* merupakan dokumen atau bukti kepemilikan atas barang pengangkutan yang telah dimuat di atas kapal laut oleh pengirim untuk diserahkan kepada penerima. Di sisi lain, *bill of lading (B/L)* sebagai alat bukti adanya perjanjian pengangkutan antara pengirim dengan perusahaan pelayaran. Dokumen asli *bill of lading (B/L)* menunjukkan hak kepemilikan atas barang-barang dan tanpa dokumen tersebut seseorang atau orang lain yang ditunjuk tidak dapat menerima barang yang disebutkan di dalam *bill of lading (B/L)* yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran yang bersangkutan.

## 1.2 Rumusan Masalah

Dalam suatu proses permasalahan masalah tentunya ada solusi yang akan dibahas. Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1.2.1 Bagaimana penerapan ICC untuk memperlancar proses *release Bill of Lading*?
- 1.2.2 Faktor apa saja yang mempengaruhi ICC dalam proses *release Bill of Lading*?
- 1.2.3 Upaya apa saja yang dilakukan untuk meningkatkan ICC dalam proses *release Bill of Lading*?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian diatas yang telah dijelaskan tersebut, penulis berharap hasil dari penelitiannya mencapai tujuan dan manfaat. Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah:

- 1.3.1 Untuk menganalisa penerapan sistem ICC dalam proses *release Bill of Lading (B/L)*.
- 1.3.2 Untuk mengidentifikasi apa saja faktor yang mempengaruhi terhambatnya proses *release Bill of Lading (B/L)*.
- 1.3.3 Untuk mengetahui upaya meningkatkan ICC dalam memperlancar proses *release Bill of Lading (B/L)*.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Penulis berharap dengan penulisan skripsi ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

#### 1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan akan memberikan suatu manfaat yang berguna bagi pihak-pihak terkait di dunia pelayaran, seperti:

##### 1.4.1.1 Manfaat bagi pembaca

Dapat mengetahui penggunaan sistem informasi modern di era modernisasi di suatu perusahaan pelayaran.

##### 1.4.1.2 Bagi lembaga pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dapat memberikan pengetahuan prosedur cara proses *release Bill of Lading* (B/L) sebagai salah satu dokumen yang terpenting dalam pengangkutan di atas kapal dan penggunaan kata “*release*” sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang ada di perusahaan.

#### 1.4.2 Manfaat Praktis

##### 1.4.2.1 Sebagai bahan untuk memaksimalkan kualitas pelayanan kepada *customer/forwarder* untuk mengurangi hambatan pada sistem ICC dalam proses *release Bill of Lading* (B/L).

##### 1.4.2.2 Dapat bermanfaat bagi seluruh karyawan dan staf di PT. Samudera Agencies Indonesia agar selalu meningkatkan pelayanan yang cepat, tepat, dan akurat.

##### 1.4.2.3 Sebagai motivasi dalam mengintrospeksi diri jika terjadi suatu masalah yang tidak terduga pada sistem ICC dalam proses *release Bill of Lading* (B/L).



## 1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman pokok permasalahan yang akan dibahas, maka penulis menggunakan sistematika sebagai berikut:

### **Bab 1     PENDAHULUAN**

- 1.1. Latar Belakang
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Manfaat Penelitian
- 1.5. Sistematika Penulisan

### **Bab II    LANDASAN TEORI**

- 2.1. Tinjauan Pustaka
- 2.2. Kerangka Pikir

### **Bab III   METODOLOGI PENELITIAN**

- 3.1. Pendekatan dan Desain penelitian
- 3.2. Fokus dan Lokus Penelitian
- 3.3. Sumber Data Penelitian
- 3.4. Teknik Pengumpulan Data
- 3.5. Teknik Keabsahan Data
- 3.6. Teknik Analisis Data

### **Bab IV   HASIL DAN PEMBAHASAN**

- 4.1. Gambaran Umum
- 4.2. Hasil Penelitian
- 4.3. Pembahasan Masalah

## **Bab V     PENUTUP**

### 5.1. Simpulan

### 5.2. Saran

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**





## BAB 2

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1 Pengertian Analisis

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2002:30), pengertian analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan yang kemudian digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari makna dan kaitannya masing-masing. Menurut Anne Gregry (2004:15), mendefinisikan sebagai sebuah langkah pertama dari proses perencanaan. Sedangkan menurut Sofyan Syafri Harahap (2015:20), suatu upaya untuk memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi unit terkecil.

##### 2.1.2 Pengertian *Bill of Lading* (B/L)

Menurut Amir M.S (2000:54), *document of title* sebagai bukti atas kepemilikan barang, atau tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal dan juga sebagai bukti dari adanya perjanjian pengangkutan barang-barang melalui laut. Jadi, hanya untuk barang yang sudah berada di atas kapal dapat dikeluarkan suatu *bill of lading*. Bilamana *bill of lading* sudah dikeluarkan, tetapi ada barangnya belum dimuat di atas kapal (karena kekeliruan), maka pemegang *bill*

*of lading* mempunyai hak penuh melakukan tuntutan (*claims*) atas seluruh barang yang disebut dalam B/L itu. Hal ini berlaku bagi “*shipped on board*” B/L dan bukan “*received for shipment*” B/L. Sebelum B/L diserahkan kepada *shipper*, maka *mate's receipt* harus dikembalikan lebih dahulu sebagai tukaran bagi *shipping company*. Oleh karena B/L merupakan dokumen penting, bahkan dapat dipandang sebagai dokumen terpenting dalam hal ini, maka fungsi pokok dari B/L yaitu:

- a. Sebagai tanda terima (kuitansi) barang-barang.
- b. Sebagai bukti pemilikan atas barang, dan
- c. Sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan laut.

Akan tetapi mungkin juga *consignee* menuntut supaya *full set* diberikan kepadanya. Untuk setiap lembar orisinal B/L berlaku hukum “*one for all and all for one*” yang berarti bilamana salah satu dari lembar-lembar itu telah ditukarkan dengan *delivey order* (DO) maka lembar-lembar yang lain dengan sendirinya menjadi batal, Amir M.S (2000:55).

Berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) PT. Samudera Agencies Indonesia, persyaratan dalam *release* B/L set lengkap yang terdiri rangkap 3 (full set B/L) yang penggunaannya adalah sebagai berikut:

- a. 1 (satu) lembar untuk *shipper*.
- b. 2 (dua) lembar untuk *consignee* atau penerima barang.



Dalam pelayaran samudera dikenal 2 macam *bill of lading*

- a. *Received for shipment B/L*.
- b. *Shipped on board B/L*.

*Received for shipment B/L* dikeluarkan di saat barang akan dimuat ke atas kapal, sedangkan *shipped on board B/L* adalah B/L yang dikeluarkan disaat barang yang sudah dimuat ke atas kapal tertentu. Yang penting dari kedua B/L ini adalah *shipped on board B/L*, karena itu setiap kali menerima B/L dari maskapai pelayaran haruslah diperiksa dengan teliti.

Pada alenia pembukaan dari *shipped on board B/L* biasanya tercantum kalimat:

*“Shipped in apparent good order and conditions on board the steam ship....”*

Maksud dari kalimat ini adalah bahwa barang sudah diterima dan dimuat di atas kapal dalam keadaan baik. Yang dimaksud di sini dengan keadaan baik adalah baik dilihat dari keadaan bagian luar (pengepakannya), dan karena itu perusahaan pelayaran atau agennya berkewajiban pula melakukan penyerahan barang-barang di tempat tujuan kepada yang berhak menerima barang itu dalam keadaan baik pula. Sebaliknya maskapai pelayaran atau *carrier* tidak dapat dimintai pertanggungjawaban mengenai keadaan isinya selama dari luar tetap baik seperti semula. B/L dapat dibedakan berdasarkan “keadaan baarang” yang diterima untuk dimuat di atas kapal.

Pemilikan atas suatu B/L dilihat dari kepada siapa B/L itu dikeluarkan. Dalam hal ini di PT. Samudera *Agencies* Indonesia – KMTTC *Division* ada 3 macam B/L yang membedakan kepemilikan serta hak dan cara-cara pemindahan hak atas B/L tersebut.

Peraturan dalam Standar Operasional Prosedur (PT. Samudera *Agencies* Indonesia) B/L dikeluarkan sebagai berikut:

1. *Original Bill of lading (Copy non-negotiable)*, merupakan *Bill of lading ( B/L )* asli yang perlu dikirimkan fisiknya ke penerima barang.
2. *Sea waybill ( Negotiable)*, tanda terima barang (*Receipt for the Goods*) yang dilengkapi dengan kontrak pengangkutan dengan *shipping company*, dan cargo dapat diserahkan kepada penerima seperti yang tercantum, tanpa perlu menunjukkan dokumen *original*. *Seawaybill* biasa digunakan dalam pengiriman satu perusahaan yang berbeda cabang.
3. *Telex/Surrender Notice*, merupakan draf B/L dimana pihak pelayaran tidak meminta *Original B/L* untuk proses pengambilan barang, tetapi pihak pengirim barang harus membayarkan sejumlah biaya untuk melakukan *telex release bill of lading ( B/L )*.

Menurut Amir M.S (2000:57) Jika suatu B/L dikeluarkan kepada *forwarder* saja, maka pemegang dokumen tersebut dianggap sebagai pemilik dari B/L. Bilamana suatu B/L dikeluarkan atas nama dan kepada *forwarder*, maka pemilik B/L adalah orang atau badan usaha



yang disebut dalam B/L itu, pihak tersebut mempunyai hak pula untuk memindahkan haknya dengan cara yang berlaku bagi *broker* hak dari suatu B/L dengan sifat kepada order.

Bilamana dikeluarkan atas nama, maka pemilik dari B/L adalah semata-mata orang atau badan usaha yang disebutkan di dalam B/L itu saja, sedangkan pengoperan hak atas B/L semacam itu tidak dapat dilakukan dengan cara yang berlaku bagi pengoperan B/L kepada order dan B/L atas nama dan kepada order. Itu supaya *shipper* dapat menerima pembayaran ataupun juga untuk memungkinkan penerima barang (*consignee*) menerima barangnya di pelabuhan tujuan, maka hak atas B/L itu harus dipindahkan terlebih dahulu kepada yang bersangkutan.

Pemindahan hak atas suatu B/L ini dapat dilakukan dengan cara *endorsement*, yang berarti menandatangani bagian belakang dari B/L tersebut. Cara *endorsement* semacam ini lazimnya disebut sebagai “*General endorsement*” atau “*blank endorsement*” atau sama juga dengan “*endorsement blanco*”. Tetapi bilamana *endorsement* itu dilakukan dengan menyebutkan nama orang atau badan usaha lainnya misalnya :

“To Bank Negara Indonesia atau kepada order,”

Kemudian ditandatangani oleh *shipper* yang bersangkutan, maka *endorsement* semacam itu disebut dengan *endorsement* atas nama dan kepada order, Amir M.S (2000:59). Pemindahan hak selanjutnya dari

B/L yang seperti itu dari satu orang kepada orang lain atau dari satu badan usaha kepada badan usaha lainnya dapat dilakukan seperti tersebut di atas. Tetapi adakalanya B/L dikeluarkan langsung atas nama penerima barang (*consignee*) maka dalam hal ini *shipper* tidak perlu lagi melakukan *endorsement*, sebab secara otomatis pemilikan atas B/L sudah langsung berada pada penerima barang atau *consignee* itu.

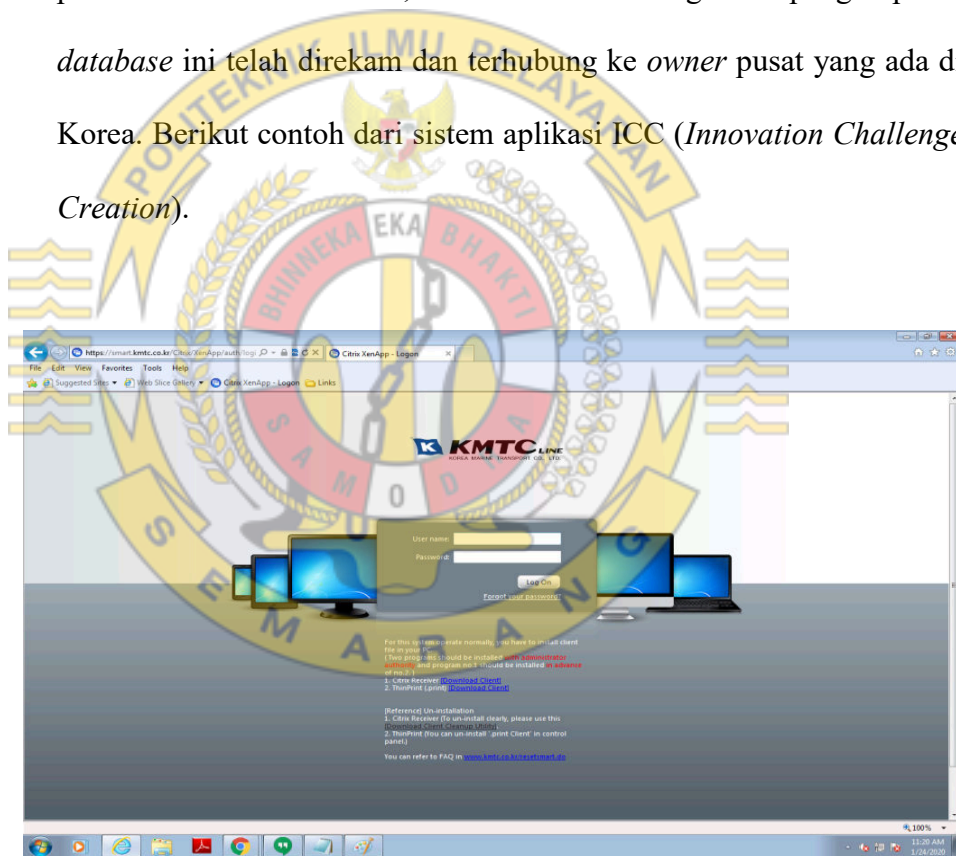
### 2.1.3 Pengertian ICC (*Innovation Challenge Creation*)

Sebuah sistem yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berkaitan secara bersamaan dengan tujuan dan sasaran atau maksud. Berarti suatu sistem bukanlah seperangkat unsur yang tersusun secara tidak teratur, tetapi terdiri dari unsur yang dikenal sebagai saling melengkapi karena satunya maksud, tujuan, atau sasaran. Deputy General Manager PT. Samudera Agencies Indonesia-KMTC Division, Bapak Antonius Sukanto, memberi penjelasan mengenai latar belakang ICC (*Innovation Challenge Creation*) berikut ini:

“Di dalam divisi CS (*customer service*) dibentuk dengan maksud memiliki fokus yang lebih terhadap pelayanan *customer* dan meningkatkan performa pelayanan dan citra perusahaan. Dengan bertambahnya jasa service yang dimiliki perusahaan, maka kebutuhan akan peningkatan kebutuhan pelayanan menjadi semakin penting. Volume muatan kargo yang meningkat harus diimbangi dengan mutu pelayanan (*after sales*) yang lebih baik. Pelayanan itu sendiri terdiri mulai dari mengolah dan menyampaikan informasi yang baik, cepat, dan tepat, sampai dengan mengontrol dan memonitor pergerakan *cargo* sampai ke tujuan, demi kebutuhan *customer*. *Proforma* dari pelayanan ini akan berdampak pada citra perusahaan yang harus menjaga citranya secara positif di depan *customer* untuk dapat bersaing dengan pesaing-pesaingnya yang dibantu dengan sistem ICC ini. ICC (*Innovation Challenge Creation*) merupakan suatu sistem

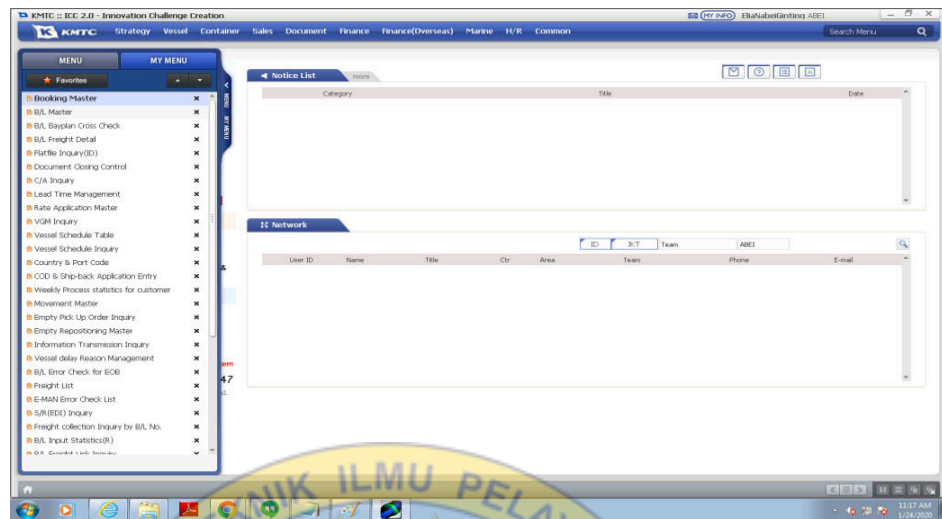
yang dibuat untuk mempermudah dalam kepengurusan olah data para karyawan mulai dari *management, sales, outport, equipment, operation, customer service & document, finance, IT, HRD&GA*”.

Dalam penggunaan sistem aplikasi ini terdapat beberapa ID yang sudah diberikan kepada tiap karyawan per divisi yang berbeda di saat memasuki web tersebut. Selain ID *user* yang telah terdaftar di perusahaan tersebut tidak bisa memasuki web yang sudah diberi pemberitahuan keamanan, karena semua kegiatan pengumpulan *database* ini telah direkam dan terhubung ke *owner* pusat yang ada di Korea. Berikut contoh dari sistem aplikasi ICC (*Innovation Challenge Creation*).

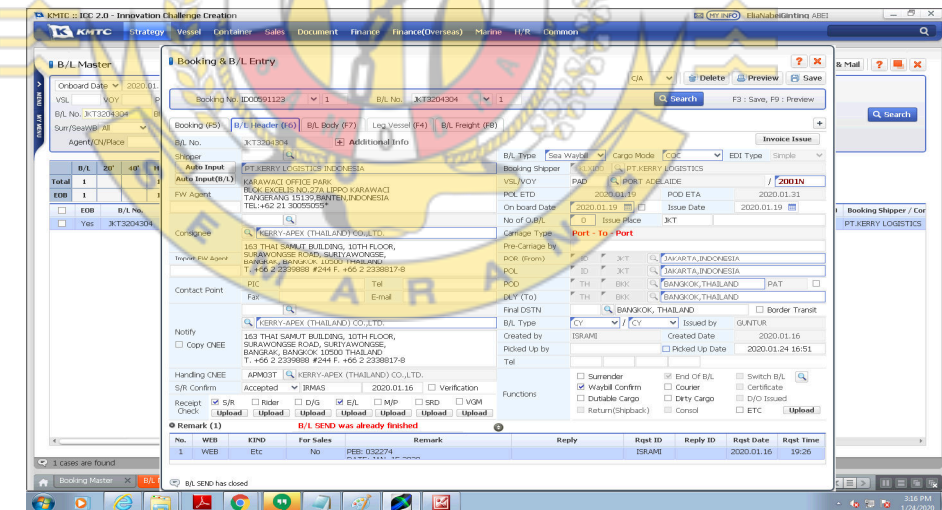


Gambar 2.1 Sistem ICC (Sumber: Dokumentasi Pribadi)





Gambar 2.2 Sistem ICC (Sumber: Dokumentasi Pribadi)



Gambar 2.3 Sistem ICC (Sumber: Dokumentasi Pribadi)

The screenshot displays the 'Booking & B/L Entry' form in the KMTCC system. Key sections include:

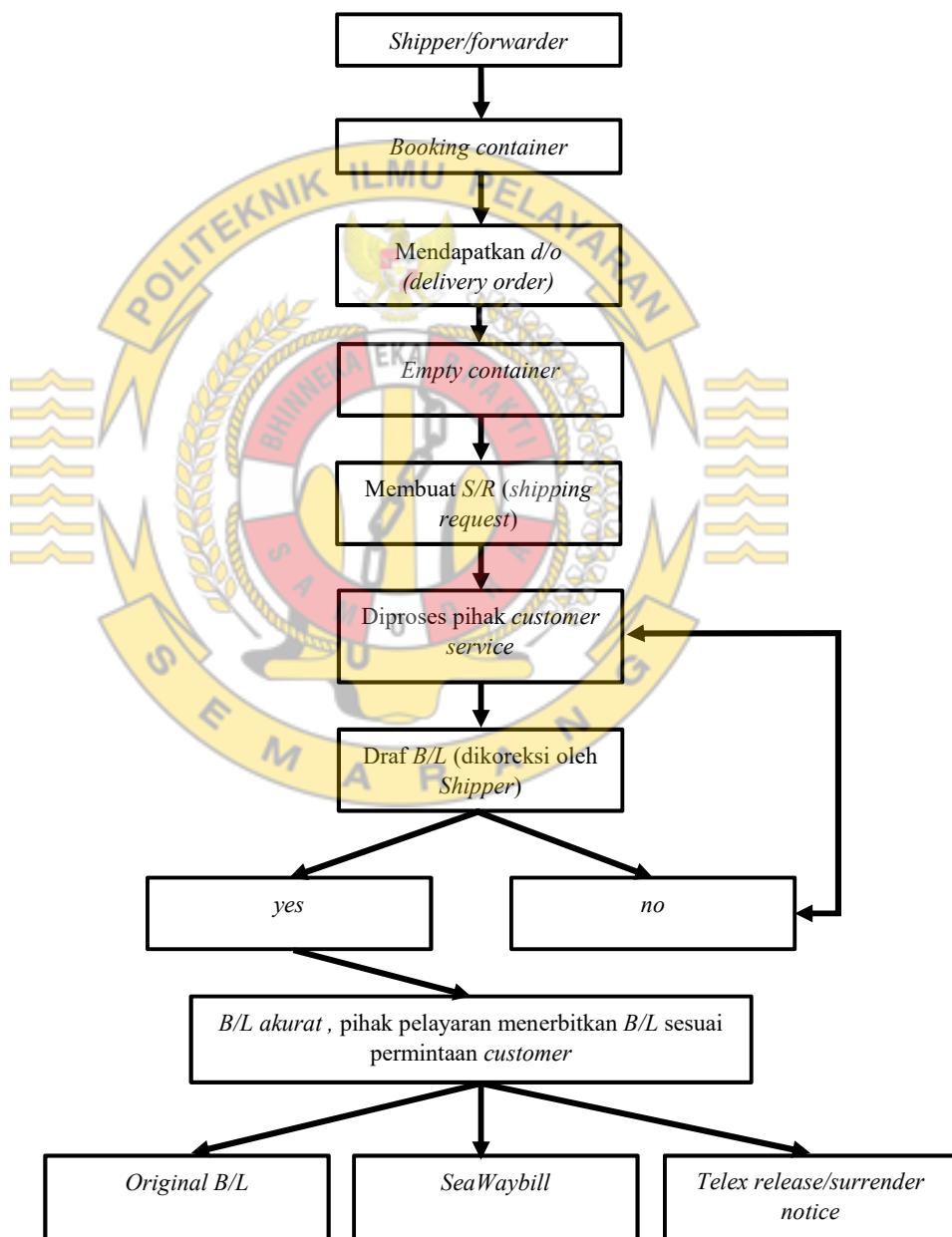
- Booking & B/L Entry:** Fields for Booking No. (ED0091123), B/L No. (KT204304), and various shipping details.
- Shipper:** PT KERRY LOGISTICS INDONESIA, with contact information for KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD.
- Consignee:** KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., with contact information for KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD.
- Shipping Details:** Includes B/L Type (CY), B/L No. (KT204304), and various shipping options like 'Wait for Confirm' and 'Return (Shipback)'.
- Remark (1):** A table with columns for No., WEB, KIND, For Sales, Remark, Reply, Reply ID, Reply Date, and Reply Time. The first row shows a remark: 'B/L SEND was already finished'.

Gambar 2.4 Sistem ICC (Sumber: Dokumentasi Pribadi)

Proses *release bill of lading* ini merupakan suatu kegiatan dimana B/L akan dicetak dengan SOP (*Standard Operation Procedure*) yang ada di PT. Samudera Agencies Indonesia-KMTC Division mulai dari *shipper/forwarder* memesan atau *booking container* kemudian dari pihak pelayaran menerima pesanan tersebut dan pihak *shipper* akan mendapatkan *empty container*. Setelah *shipper/forwarder* mendapatkan *empty container*, data akan di *input* ke dalam sistem ICC (*Innovation Challenge Creation*) untuk membuat SR (*Shipping Request*) yang diproses oleh pihak KMTC bagian *customer service* kemudian mengeluarkan draf B/L.

Setelah draf B/L dikeluarkan, dari pihak *customer service* akan menyerahkan draf tersebut ke pihak *shipper/forwarder* untuk dikoreksi kembali. Kalau draf B/L tersebut mendapat kesalahan dalam dicetak, pihak *shipper* akan mengajukan *complaint* agar segera di perbaiki sebelum barang sudah sampai ke *consignee*. Jikalau draf

B/L sudah akurat, maka pihak pelayaran akan menerbitkan B/L sesuai permintaan dari *shipper/forwarder* yaitu *original bill of lading*, *seawaybill*, *telex/surrender notice*. Berikut adalah bagan dari proses *release bill of lading*.

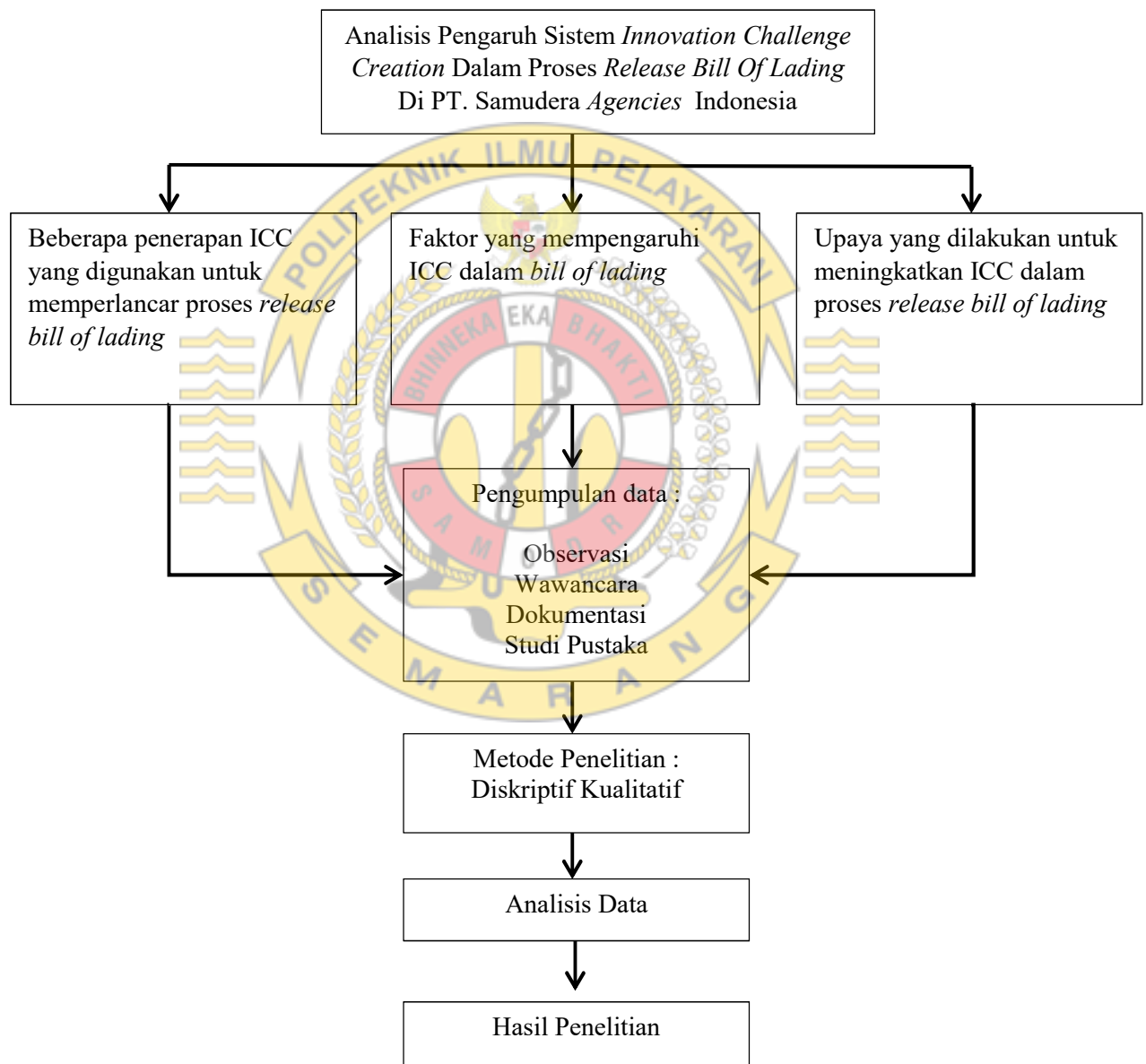


Gambar 2.5 Proses *release bill of lading*



## 2.2 Kerangka Pikir

Dalam mempermudah pemahaman dalam kerangka pikir penelitian dalam skripsi ini, penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang dilengkapi dengan penjelasan singkat seperti bagan berikut :



Gambar 2.6 Kerangka Pikir Penelitian

## BAB 5

### PENUTUP

#### 5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan uraian pada bab sebelumnya, maka penulis mengambil simpulan yaitu tentang penerapan sistem ICC dalam memperlancar dokumen, faktor, dan upaya yang telah diuraikan dan dapat disimpulkan bahwa masih kurangnya interaksi atau pengaruh operator sistem tentang pentingnya komunikasi dan kurangnya pemahaman dalam pemahaman pengoperasian sistem ICC serta kelalaian dalam *input* data. Selain itu, upaya yang dilakukan PT. Samudera Agencies Indonesia untuk meningkatkan sistem ICC dengan cara dengan melakukan konfirmasi setiap bulan ke pihak *owner* terkait pembaruan sistem ICC, melakukan pengecekan perangkat pendukung ICC (komputer) apakah masih layak untuk digunakan atau tidak, dan pergantian *password id* setiap bulan untuk mengantisipasi terjadinya serangan *cyber* agar proses proses *release* B/L lancar.

#### 5.2 Saran

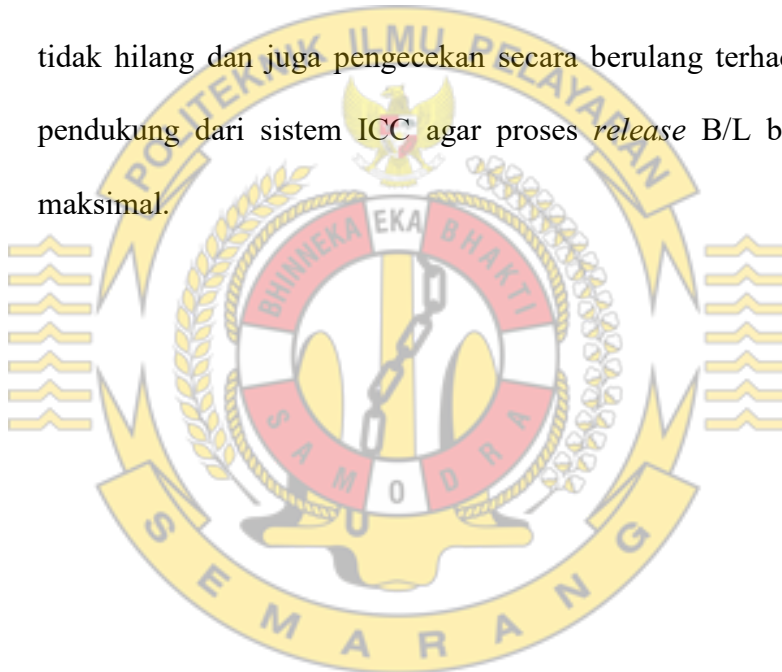
Berdasarkan hasil penelitian ini, penulis memberikan saran yang mungkin memberikan sedikit manfaat sebagai berikut:

- 5.2.1 Operator sistem harus mengetahui sifat dari permintaan tiap-tiap *customer* guna memperlancar *release* B/L melalui sistem ICC karena operator sistem menjadi kunci utama dalam mencegah kesalahan dalam *input* data dan ada baiknya operator sistem mengerti dokumen-dokumen

yang harus diberikan ke *customer* dengan cermat dan teliti serta mengurangi kesalahan dalam *input* data ke sistem ICC.

5.2.2 Sebaiknya pihak perusahaan membuat jadwal pelatihan khusus bagi operator sistem bagi pengoperasian sistem ICC serta meningkatkan komunikasi antar operator.

5.2.3 Pihak IT perusahaan sebaiknya meningkatkan keamanan sistem untuk mengantisipasi terjadinya serangan *cyber* agar dokumen yang disimpan tidak hilang dan juga pengecekan secara berulang terhadap perangkat pendukung dari sistem ICC agar proses *release* B/L berjalan secara maksimal.





## DAFTAR PUSTAKA

- Amir M.S, 2000. *Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Neger*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Darminto, Dwi Prastowo dan Rifka Julianty, 2002. *Analisis Laporan Keuangan : Konsep dan Manfaat*. AMP-YKPN, Yogyakarta.
- Gregory, Anne, 2004. *Perencanaan dan Manajemen Kampanye Public Relations*. Jakarta: Erlangga.
- Harahap, Sofyan Syafri, 2015. *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*. Edisi 1-10. Jakarta: Rajawali Pers.
- Narimawati, Umi, Sri Dewi Anggadini dan Lina Ismawati, 2010. *Penulisan Karya Ilmiah: Panduan Awal menyusun Skripsi dan Tugas Akhir Aplikasi Pada Fakultas Ekonomi UNIKOM*. Bekasi: Penerbit Genesis.
- Nasution, 2003. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: PPM Jakarta.
- Nazir, Moh, 2009. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Edisi 5. Jakarta: PT RINEKA CIPTA.
- Nazir, Moh, 2013. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *Pedoman Penyusunan Skripsi*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2020.
- Subagyo, P.Joko, 2011. *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktek*, Palangkaraya: Rinerka Cipta, 2004.
- Sugiyono, 2007. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfabeta.
- Sugiyono, 2014. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press).
- Sugiyono, 2015. *Metode Penelitian Kombinasi*, Bandung: Alfabeta.
- Syarif, 2009. *Pembelajaran Menulis*. Jakarta: Depdiknas.
- Tohirin, 2013. *Metode Penelitian Kualitatif dalam Pendidikan dan Bimbingan Konseling*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Widoyoko, 2014. *Evaluasi Program Pembelajaran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

## HASIL WAWANCARA

## 1. Deputy General Manager PT.Samudera Agencies Indonesia-KMTC Division,

Bapak Antonius Sukamto, memberi penjelasan mengenai latar belakang ICC (*Innovation Challenge Creation*) berikut ini:

Wisnu : “Selamat pagi pak, ijin bertanya mengenai sistem ICC. Saya minta dijelaskan sedikit mengenai sistem ICC ini pak.”

Bapak Anton : “ICC (*Innovation Challenge Creation*) merupakan suatu sistem yang dibuat untuk mempermudah dalam kepengurusan olah data para karyawan mulai dari *management, sales, outport, equipment, operation, customer service & document, finance, IT, HRD&GA*”.

Wisnu : “kemudian untuk penggunaan sistem ICC ini apakah sangat penting bagi divisi C/S pak?”

Bapak Anton : “Di dalam divisi C/S (*customer service*) dibentuk dengan maksud memiliki fokus yang lebih terhadap pelayanan *customer* dan meningkatkan performa pelayanan dan citra perusahaan. Dengan bertambahnya jasa service yang dimiliki perusahaan, maka kebutuhan akan peningkatan kebutuhan pelayanan menjadi semakin penting. Volume muatan kargo yang meningkat harus diimbangi dengan mutu pelayanan (*after sales*) yang lebih baik. Pelayanan itu sendiri terdiri mulai dari mengolah dan menyampaikan informasi yang baik, cepat, dan tepat, sampai dengan mengontrol dan memonitor pergerakan *cargo* sampai ke tujuan, demi kebutuhan *customer*. *Proforma* dari pelayanan ini akan berdampak pada citra perusahaan yang harus menjaga citranya secara positif di depan *customer* untuk dapat bersaing dengan pesaing-pesaingnya yang dibantu dengan sistem ICC ini.

Wisnu : “apakah ada perbedaan dari penggunaan sistem ICC yang sekarang dengan yang dahulu pak?”

Bapak Anton : “Sistem ini sudah terbilang merupakan sistem terbaru dan modern, karena sebelum ada sistem ini, dari pihak *customer* yang ingin mengambil dokumen B/L harus menyetak secara manual dan itu pun menguras banyak waktu. Maka dari itu, dari pihak *customer* menyetak

menggunakan sistem yang sudah disediakan di luar C/S dengan nomor B/L yang telah dibagikan oleh pihak C/S sebelum menyetak dokumen. Untuk antriannya juga banyak dan kebanyakan belum pada tahu cara penggunaannya serta harus ada pendamping dari karyawan kantor. Setelah ada sistem ICC jadi mengurangi beban dari *customer* untuk *release* B/L. Akan tetapi, untuk operator ICC di *handle* dari pihak *customer service* agar proses *release* mengefisienkan waktu dan mengurangi resiko kesalahan dalam menyetak dokumen.”

Wisnu : “Terimakasih pak atas informasi yang bapak sampaikan.”

Bapak Anton : “Iya det, sama-sama.”

2. Bapak Ena Subhana selaku *Team Leader* C/S & Doc memberi penjelasan mengenai etika berkomunikasi dalam bekerja. Ketika diwawancarai menjelaskan:

Wisnu : “Selamat pagi pak Ena, ijin bertanya.”

Bapak Ena : “Pagi juga det, ada apa det.”

Wisnu : “Dalam bekerja itu harus ada etika dalam berkomunikasi pak, khususnya pada operator sistem ICC. Bagaimana upaya agar komunikasi itu bisa terjalin terus pak?”

Bapak Ena : “Jadi gini det, komunikasi antar operator sistem perlu dibangun dari awal untuk memperoleh informasi agar saling terhubung apakah dokumen-dokumennya siap untuk di-*release* atau tidak. Dalam berkomunikasi, khususnya pada operator sistem ICC, perlu media komunikasi dengan adanya pesan virtual ataupun telepon di tiap-tiap karyawan untuk mengefisienkan waktu dan tempat disaat komunikasi berlangsung”.

Wisnu : “Virtual apa yang biasa dipakai saat berkomunikasi pak?”

Bapak Ena : “Kalau keseharian tiap karyawan harus ada aplikasi *Hangout* untuk komunikasi. Selain itu, juga ada media telepon dan email untuk segala kepengurusan, tergantung jenis urusan yang ditangani tiap operator sistem itu.”



Wisnu : “Jika ada kendala dalam berkomunikasi pak, misal gangguan koneksi ataupun komputer yang digunakan. Bagaimana cara agar komunikasi tetap terjalin pak?”

Bapak Ena : “Jadi jika ada perangkat pendukung yang bermasalah dan komunikasinya tidak bisa berjalan, maka langkah pertama operator sistem menemui divisi IT untuk menyelidiki kerusakannya apa dan menemui saya jika ada informasi yang sangat penting.”

Wisnu : “Terimakasih pak atas informasi yang bapak sampaikan.”

Bapak Ena : “Iya det, sama-sama.”

3. Ibu Sandra Roosari selaku Spv. C/S & Doc memberi penjelasan mengenai pemahaman dalam pengoperasian sistem ICC. Ketika diwawancarai menjelaskan:

Wisnu : “Selamat pagi bu, ijin bertanya.”

Bu Sandra : “Pagi juga det, mau tanya apa det?”


Wisnu : “Apa yang mendasari karyawan baru ketika pertama kali mengoperasikan sistem ICC?”

Bu Sandra : “Sebelum karyawan memegang kendali sepenuhnya dalam pemakaian sistem ICC, perlu adanya pelatihan ataupun *training* dalam pemahaman sistem untuk mengurangi terjadinya kesalahan dalam pengoperasian sistem. PT. Samudera Agencies Indonesia-KMTC *Division* setiap tahunnya mengadakan *training* terhadap karyawan lama ataupun karyawan baru untuk meningkatkan kemampuan karyawan dalam kecepatan pengoperasian sistem ICC untuk mengacu pada pola pelayanan yang cepat dan akurat.”

Wisnu : “Terimakasih bu atas informasi yang ibu sampaikan.”

Bu Sandra : “Sama-sama det.”

## DOKUMEN B/L



Shipper <b>PT. MEIWA INDONESIA</b> JL. RAYA BOGOR KM. 30 SUKAMAJU BARU, CIMANGGIS, DEPOK, JAWA BARAT 16951, INDONESIA		Booking No. <b>ID00498398</b>		B/L No. <b>KMTCJKT2727962</b>	
Consignee (Non-Negotiable unless consigned "to order") <b>TO ORDER</b>		 <b>KMTC LINE</b> KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD. www.ekmtc.com <b>Port-to-Port or Combined Transport</b> <b>BILL OF LADING</b>			
Notify Party (Carrier not responsible for failure to notify) <b>SHEEN LEAD INTERNATIONAL TRADING (SHANGHAI) CO., LTD</b> ROOM A-B, 6F, NO. 1, SOUTH RUIJIN ROAD, SHANGHAI 200023 CHINA TEL 8621-6483-1908 FAX: 8621-6483-1989		RECEIVED by the Carrier from the shipper in apparent external good order and condition unless otherwise indicated herein, the total number or quantity of containers or other packages or units indicated below stated by the shipper to comprise the cargo specified for transportation subject to all the terms and conditions hereof from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable.			
Pre-carriage by (Combined or Through Transport Only)		Forwarding Agent-References			
Vessel / Voy No. <b>VIRA BHUM /1803N</b>		Place of Receipt (Combined Transport Only) <b>JAKARTA, INDONESIA</b>			
Port of Loading <b>JAKARTA, INDONESIA</b>		Place of Delivery (Combined Transport Only) <b>SHANGHAI, CHINA</b>			
		Final Destination (For the Merchant's Reference) <b>SHANGHAI, CHINA</b>			
		Port of Discharge <b>SHANGHAI, CHINA</b>			
<b>PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER</b>					
Container No./Seal No. Marks & Numbers <b>SEGUG2415561/KMIA143750</b> <b>SHEEN LEAD</b> <b>255/66</b> <b>SHANGHAI</b> <b>C/NO. 1-413</b> <b>MADE IN INDONESIA</b>		No. of Containers or P' kgs <b>"SHIPPER'S LOAD, COUNT &amp; SEAL"</b> <b>"SAID TO CONTAIN"</b> <b>SHIPPER'S LOAD AND COUNT</b> <b>1 X 20FT S.T.C :</b> <b>PVC FILM 1 LOT</b>  <b>TOTAL : 413 CARTONS = 8 PALLETS</b> <b>N.W : 8,710.00 KGS</b>		Gross Weight (KGS) <b>9,123.000</b>	
				Measurement (CBM) <b>25.0000</b>	
<b>"FREIGHT PREPAID"</b>					
Total Number of Containers or Packages (in words) <b>SAY : ONE (1) CONTAINER ONLY.</b>					
Above particulars as declared by shipper, but without responsibility of or representation by carrier.					
Freight & Charges		Basis		Payable At	
				POL    POD    Elsewhere	
				<b>**FREIGHT PREPAID AS ARRANGED**</b>	
Ex. Rate		Freight Payable at <b>JAKARTA, INDONESIA</b>		Type of Movement <b>CY - CY</b>	
Total Prepaid in Local Currency <b>THREE (3)</b>		No. of Original B/L <b>THREE (3)</b>		Place and Date of Issue <b>JAKARTA, INDONESIA    Oct. 25, 2018</b>	
Shipped On Board <b>Oct. 25, 2018</b>		FIRST ORIGINAL <b>PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA as agent</b>		Signed for the Carrier <b>Korea Marine Transport Co., Ltd.</b> <b>PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA as agent</b>	



undertake to carry the Goods in refrigerated, heated, insulated, ventilated or any other special container, unless carriage of such Goods or container have been agreed to in writing between the Carrier and the Merchant and

**24. DEVIATION**  
No reasonable or customary action taken by the Carrier during the carriage of the Goods shall constitute a deviation, and

no action taken by the Carrier pursuant to the Liberties Clause above shall constitute a deviation if it was taken for the interest of the Vessel, the Goods, the Goods of others or the general enterprise. It shall be prerequisite to the Merchant's claim for damages that the Carrier be notified of the loss or damage within the time specified in the bill of lading.

Shipper <b>PT. MEIWA INDONESIA</b> JL. RAYA BOGOR KM.30 SUKAMAJU BARU, CIMANGGIS, DEPOK, JAWA BARAT 16951, INDONESIA		Booking No. <b>ID00498398</b>		B/L No. <b>KMTCJKT2727962</b>	
Consignee (Non-Negotiable unless consigned 'to order') <b>TO ORDER</b>		<div style="text-align: center;">  <b>KMTC LINE</b>          KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.          www.ekmtc.com  <b>Port-to-Port or Combined Transport</b>  <b>BILL OF LADING</b> </div> <p>RECEIVED by the Carrier from the shipper in apparent external good order and condition unless otherwise indicated herein, the total number or quantity of containers or other packages or units indicated below stated by the shipper to comprise the cargo specified for transportation subject to all the terms and conditions hereof from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable.</p>			
Notify Party (Carrier not responsible for failure to notify) <b>SHEEN LEAD INTERNATIONAL TRADING (SHANGHAI) CO., LTD</b> ROOM A-B, 6F, NO. 1, SOUTH RUIJIN ROAD, SHANGHAI 200023 CHINA TEL 8621-6483-1908 FAX: 8621-6483-1989					
Pre-carriage by (Combined or Through Transport Only)		Forwarding Agent-References			
Vessel / Voy No. <b>VIRA BHUM /1803N</b>		Place of Receipt (Combined Transport Only) <b>JAKARTA, INDONESIA</b>			
Port of Loading <b>JAKARTA, INDONESIA</b>		Place of Delivery (Combined Transport Only) <b>SHANGHAI, CHINA</b>			
		Final Destination (For the Merchant's Reference) <b>SHANGHAI, CHINA</b>			
		Port of Discharge <b>SHANGHAI, CHINA</b>			
<b>PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER</b>					
Container No. / Seal No. Marks & Numbers <b>SEGU2415561/KMIA143750</b> <b>SHEEN LEAD</b> <b>255/66</b> <b>SHANGHAI</b> <b>C/NO. 1-413</b> <b>MADE IN INDONESIA</b>		No. of Containers or P' kgs <b>"SHIPPER'S LOAD, COUNT &amp; SEAL"</b> <b>"SAID TO CONTAIN"</b> <b>SHIPPER'S LOAD AND COUNT</b> <b>1 X 20FT S.T.C :</b> <b>PVC FILM 1 LOT</b>  <b>TOTAL : 113 CARTONS = 8 PALLETS</b> <b>N.W. : 8,710.00 KGS</b>		Gross Weight (KGS) <b>9,123.000</b>	
				Measurement (CBM) <b>25.0000</b>	
 <b>COPY NON-NEGOTIABLE</b>					
<b>"FREIGHT PREPAID"</b>					
Total Number of Containers or Packages (in words) <b>SAY : ONE (1) CONTAINER ONLY.</b>					
Above particulars as declared by shipper, but without responsibility of or representation by carrier.					
Freight & Charges		Basis		Rate	
				Per	
				Curr.	
				Payable At	
				POL.	
				POD	
				Elsewhere	
<b>**FREIGHT PREPAID AS ARRANGED**</b>					
SIGNATURE					
Ex. Rate		Freight Payable at <b>JAKARTA, INDONESIA</b>		Type of Movement <b>CY - CY</b>	
Total Prepaid in Local Currency		No. of Original B/L <b>THREE (3)</b>		Place and Date of Issue <b>JAKARTA, INDONESIA</b> <b>Oct. 25, 2018</b>	
Shipped On Board		Signed for the Carrier		(Terms of Bill of Lading continued on Back hereof)	
Date <b>Oct. 25, 2018</b> PT. SAMUDERA AGENT		as agent		By <b>Korea Marine Transport</b> PT. SAMUDERA AGENT	



PT. EUSU LOGISTICS INDONESIA  
GRAHA REKSO BUILDING LT7. SUITE EF  
JL.BULEVAR ARTHA GADING KAV.A1,  
KELAPA GADING, JAKARTA UTARA,14240  
INDONESIA

Consignee  
EUSU LOGISTICS (SHANGHAI) CO., LTD.  
ROOM 801,8THFLOOR,ZRT TOWER, NO.20,  
LANE 1228,JIANGCHANG ROAD, SHANGHAI  
, 200072, P.R.CHINA.  
TEL:021-61815600 FAX:021-61815696

Notify Party (Carrier not responsible for failure to notify)  
EUSU LOGISTICS (SHANGHAI) CO., LTD.  
ROOM 801,8THFLOOR,ZRT TOWER; NO.20,  
LANE 1228,JIANGCHANG ROAD, SHANGHAI  
, 200072, P.R.CHINA.  
TEL:021-61815600 FAX:021-61815696

Pre-carriage by (Combined or Through Transport Only)

Vessel / Voy No.

POSEN

/1802N

Port of Loading

JAKARTA, INDONESIA

Booking No.  
ID00455711

Waybill No.  
KMTCTRT2501569



Port-to-Port or Combined Transport  
**NON-NEGOTIABLE WAYBILL**

THIS CONTRACT is subject to the terms and conditions, including but not limited to Clause Paramount, Governing Law and Arbitration Clause, Liabilities Clause, Valuable Goods Clause, Limitation of Liability for Loss or Damage Clause and Tariff Clause, of the current Korea Marine Transport Co., Ltd. Bill of Lading (available from the Carrier, its agents and at www.ekmtc.com). To the extent necessary to enable the Consignee to sue and be sued under this contract, the Shipper on entering into this contract does so on his own behalf and as agent for and on behalf of the Consignee and warrants that he has authority to do so.

Forwarding Agent-References

Place of Receipt (Combined Transport Only)  
JAKARTA, INDONESIA

Place of Delivery (Combined Transport Only)  
SHANGHAI, CHINA

Final Destination (For the Merchant's Reference)

Port of Discharge  
SHANGHAI, CHINA

**PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER**

Container No. / Seal No.

Marks & Numbers

TGHU6445984/KMIA055104

No. of Containers  
or P' kgs

Description of Goods

Gross Weight  
(KGS)

Measurement  
(CBM)

"SHIPPER'S LOAD, COUNT & SEAL"  
"SAID TO CONTAIN"  
1X40'

6,004.980

40.6790

1,158 CARTONS

LADIE'S GARMENTS

KNIT/TOP/SLVLS

65 PERCENT COTTON 35 PERCENT POLYESTER

HTS CODE : 6110.30.3059

PO NO. 17207375 STYLE NO. TECS -01367  
( 22 CTN = 484PCS )

NEGOTIABLE

"FREIGHT PREPAID"

"CONTINUED

ATTACHED SHEET"

Total Number of Containers or Packages (in words)

SAY : ONE (1) CONTAINER ONLY.

**Above particulars as declared by shipper, but without responsibility of or representation by carrier.**

Freight & Charges	Basis	Rate	Per	Curr.	Payable At			RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent external good order and condition unless otherwise indicated herein, the total number or quantity of containers or other packages or units indicated below stated by the Shipper to comprise the cargo specified for transportation from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. The Shipper shall be entitled to change the Consignee before delivery of the goods provided he gives the Carrier reasonable notice in writing. Delivery will be made to the Consignee or his authorized agent on production of reasonable proof of identity (and, in the case of an agent, reasonable proof of authority) without production of this Waybill. The Carrier shall be under no liability whatsoever for misdelivery unless caused by the Carrier's negligence.
					POL	POD	Elsewhere	
**FREIGHT PREPAID AS ARRANGED**								
NO SIGNATURE								
Ex. Rate	Freight Payable at				Type of Movement			
	JAKARTA, INDONESIA				CY - CY			
Total Prepaid in Local Currency					Place and Date of Issue			
ZERO (0)					MAR. 12, 2018			
No. of Original B/L					Signed for the Carrier			
0					Korea Marine Transport Co., Ltd.			

## SURRENDER NOTICE LIST

PLEASE RELEASE FOLLOWING CARGO(ES) TO CONSIGNEE WITHOUT O.B(S)/L,  
AS SHIPPER HAS SURRENDERED O.B(S)/L AT OUR END.

Print By \_\_\_\_\_

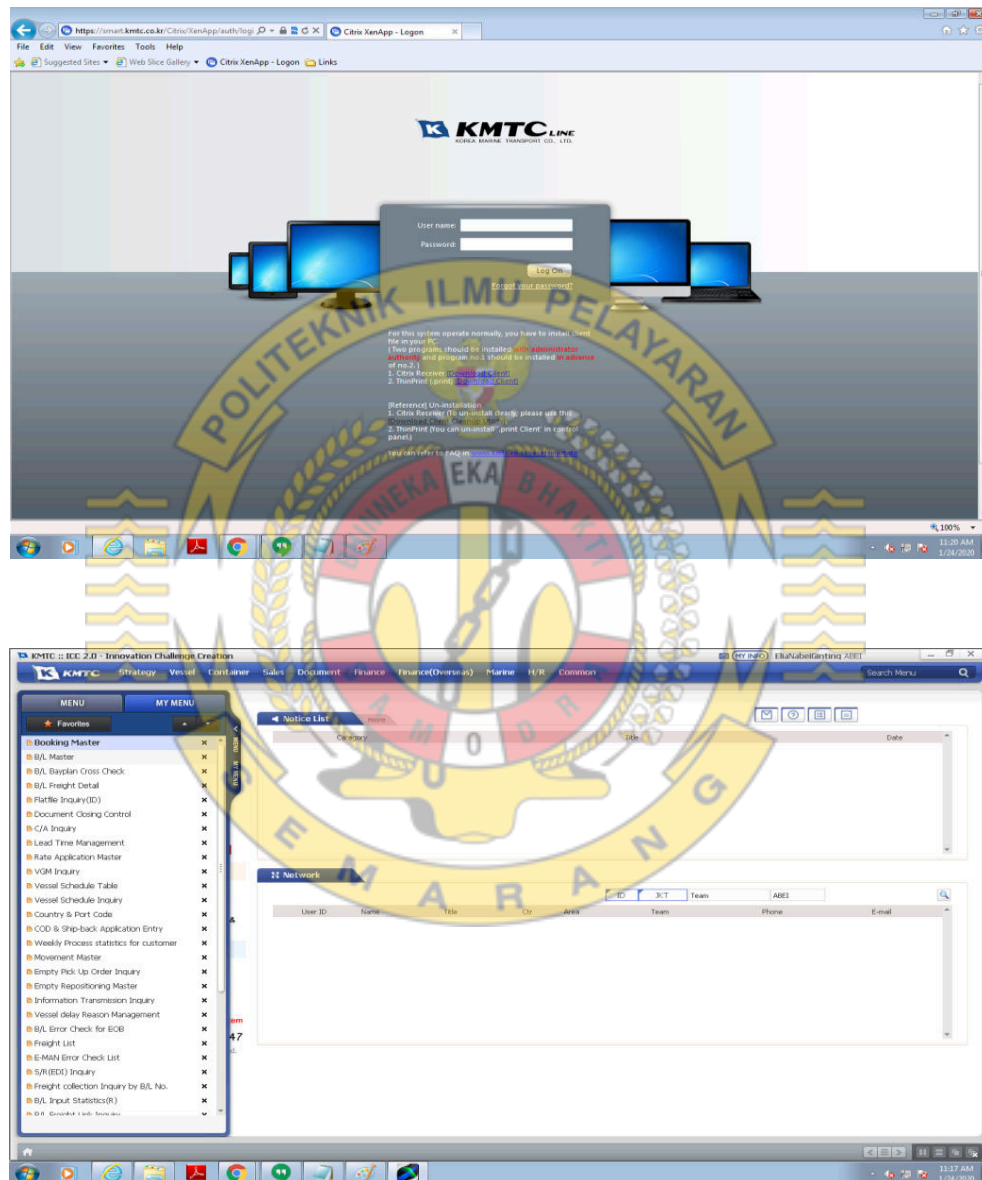
DATE : \_\_\_\_\_

Page 1 of 1

DATE	VESSEL	VOYAGE	B/L NO.	CONSIGNEE



## GAMBAR SISTEM ICC



KMTC: ICC 2.0 - Innovation Challenge Creation

Strategy Vessel Container Sales Document Finance Finance(Overseas) Marine H/R Common

B/L Master

Onboard Date: 2020.01.19

VSL: VOY

B/L No.: JKT3204304

Sur/SeaWB: All

Agent/CN/Place

Booking & B/L Entry

Booking No.: ID00591123

B/L No.: JKT3204304

Search F3: Save, F9: Preview

B/L No.: JKT3204304

Additional Info

Shipper: PT KERRY LOGISTICS INDONESIA

Auto Input: KARAWACI OFFICE PARK, BLOK EXCELIS NO.27A LIPPO KARAWACI, TANGERANG 15139, BANTEN, INDONESIA, TEL: +62 21 3005505\*

FW Agent: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Consignee: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Request Pin Agent: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Contact Point: PKC Tel Fax E-mail

Notify: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Copy ONEE

Handling ONEE: APM03T KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD.

S/R Confirm: Accepted IRMAS 2020.01.16 Verification

Receipt: S/R Rider D/G E/A M/P SRD VGM

Check: Upload Upload Upload Upload Upload Upload

Remark (1): B/L SEND was already finished

No. WEB KIND For Sales Remark Reply Rqt ID Reply ID Rqt Date Rqt Time

1 WEB Etc No FEB. 032274

Booking Master

B/L SEND has closed

1 case is found

3:16 PM 1/24/2020

KMTC: ICC 2.0 - Innovation Challenge Creation

Strategy Vessel Container Sales Document Finance Finance(Overseas) Marine H/R Common

B/L Master

Onboard Date: 2020.01.19

VSL: VOY

B/L No.: JKT3204304

Sur/SeaWB: All

Agent/CN/Place

Booking & B/L Entry

Booking No.: ID00591123

B/L No.: JKT3204304

Search F3: Save, F9: Preview

B/L No.: JKT3204304

Additional Info

Shipper: PT KERRY LOGISTICS INDONESIA

Auto Input: KARAWACI OFFICE PARK, BLOK EXCELIS NO.27A LIPPO KARAWACI, TANGERANG 15139, BANTEN, INDONESIA, TEL: +62 21 3005505\*

FW Agent: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Consignee: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Request Pin Agent: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Contact Point: PKC Tel Fax E-mail

Notify: KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD., 163 THAI SAMUT BUILDING, 10TH FLOOR, SURAWONGSE ROAD, SURYAWONGSE, BANGKOK, BANGKOK 10200 THAILAND, T: +66 2 2339888 #244 F: +66 2 2338817-8

Copy ONEE

Handling ONEE: APM03T KERRY-APEX (THAILAND) CO., LTD.

S/R Confirm: Accepted IRMAS 2020.01.16 Verification

Receipt: S/R Rider D/G E/A M/P SRD VGM

Check: Upload Upload Upload Upload Upload Upload

Remark (1): B/L SEND was already finished

No. WEB KIND For Sales Remark Reply Rqt ID Reply ID Rqt Date Rqt Time

1 WEB Etc No FEB. 032274

Booking Master

B/L SEND has closed

1 case is found

3:16 PM 1/24/2020



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Raditya Wisnu Perbawa
2. Tempat / Tgl Lahir : Magelang, 13 September 1998
3. NIT : 531611306240 K
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Tangkilan rt001/rw017, Pabelan,  
Mungkid, Magelang, Jawa Tengah
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Sugiyono  
Pekerjaan : POLRI
  - b. Ibu : Sri Miningsih  
Pekerjaan : PNS
7. Pendidikan Formal
  - a. Sekolah Dasar : SD N TAMANAGUNG 4 (2004-2010)
  - b. SLTP : SMP N 2 MUNGKID (2010-2013)
  - c. SMU : SMA N 1 DUKUN (2013-2016)
  - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG (2016-2020)
8. Pengalaman Praktek Darat
  - a. PT. Samudera Agencies Indonesia-KMTC Division  
01 Agustus 2017 – 31 Oktober 2018
  - b. PT. Samudera Agencies Indonesia, Cabang Tanjung Priok  
01 November 2018 – 31 Juli 2019



SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 182/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020


Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : RADITYA WISNU PERBAWA  
NIT : 531611306240 K  
Prodi/Jurusan : KALK  
Judul : Analisis Pengaruh Sistem *Innovation Challenge Creation* Dalam Proses *Release Bill Of Lading* Di PT. Samudera Agencies Indonesia

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 5 %\* (Lima Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 13 Agustus 2020  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

  
ALFI MARYATI, SH  
Penata Tingkat I, III/d  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

# ANALISIS PENGARUH SISTEM INNOVATION CHALLENGE CREATION DALAM PROSES RELEASE BILL OF LADING DI PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA

## ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX

5%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1

[emmysrimahreda.blogspot.com](http://emmysrimahreda.blogspot.com)

Internet Source

5%

Exclude quotes

On

Exclude bibliography

On

Exclude matches

< 2%

